

Aleksandra Kuczyńska-Zonik

Implikacje gospodarcze kryzysu na Białorusi dla Litwy

W odpowiedzi na działania Litwy, w tym wspólne z Łotwą i Estonią wprowadzenie zakazu wjazdu na ich terytorium 30 przedstawicieli władz białoruskich, prezydent Alaksandr Łukaszenka zapowiedział sankcje odwetowe, obejmujące reorientację kierunków transportu ładunków białoruskich, które miałyby być eksportowane przez porty rosyjskie. Mimo że przekierowanie obecnych przepływów towarów byłoby dotkliwe dla Litwy, w dłuższej perspektywie dywersyfikacja struktury i kierunków ładunków mogłaby jej przynieść korzyści gospodarcze.

Ożywiona współpraca handlowa. Litwa jest najważniejszym partnerem gospodarczym Białorusi wśród państw bałtyckich. W 2019 r. Białoruś zajęła 7. pozycję pod względem eksportu litewskich towarów (1147 mln euro) i 14. pod względem importu (782 mln euro). Główne produkty eksportowe to paliwa oraz nawozy, a importowe – drewno i ropa naftowa. Litwa znajduje się także w pierwszej dziesiątce zagranicznych inwestorów na Białorusi (w 2018 r. litewskie BIZ wyniosły 121,5 mln euro).

Pod koniec 2019 r. oba państwa zapowiedziały pogłębienie kontaktów handlowych przez zwiększenie tranzytu ładunków z Rosji, Ukrainy i Kazachstanu. Jednocześnie Litwa zadeklarowała, że jest gotowa pomóc Białorusi w znalezieniu alternatywnych tras dostaw ropy naftowej w celu zmniejszenia zależności energetycznej tego państwa od dostaw rosyjskich.

Dotychczas intensywnie rozwijała się również łotewsko-białoruska współpraca gospodarcza, zwłaszcza w zakresie tranzytu. Łotwa jest drugim krajem tranzytowym dla białoruskich towarów, które stanowią nieco poniżej 30% wartości wolumenu przewożonego przez Łotwę. W ostatnich latach port w Rydze skutecznie konkurował z tym w Kłajpedzie, wykorzystując zaostrzający się spór litewsko-białoruski wokół elektrowni w Ostrowcu oraz korzystając z pragmatycznej polityki władz Łotwy. Z kolei estońskie porty mają znaczenie głównie w kontekście eksportu towarów do państw skandynawskich, kierunek ten nie jest jednak dla Białorusi priorytetowy. Dodatkowo Białoruś stara się rozwijać kontakty z Estonią w kwestii e-usług i e-zarządzania.

Obawa o zawieszenie dostaw i połączeń transportowych. Kiedy masowe strajki w zakładach pracy na Białorusi objęły producenta nawozów potasowych Belaruskali, którego produkty obsługuje litewski Birių Krovinių Terminalas (jedna z największych firm przeładunkowych w Kłajpedzie), na Litwie pojawiły się opinie, że zastój gospodarczy na Białorusi mógłby czasowo zakłócić import niektórych towarów na Litwę. W dłuższej perspektywie sytuacja zmusiłaby litewskich przedsiębiorców do poszukiwania alternatywnych dostawców. Oznaczałoby to jednak droższe produkty, wskutek czego wzrost cen odbiłby się na litewskich konsumentach. Ponadto w grupie ryzyka mogłyby się znaleźć litewskie firmy odpowiedzialne za tranzyt paliw, drewna i metali, a także zarządcy portów morskich, operatorzy terminali przeładunkowych i centrów logistycznych w Kłajpedzie oraz przedsiębiorstwa operujące na rynku białoruskim (obecnie działa tam około 600 firm litewskich). Dla tych ostatnich kryzys na Białorusi oznacza mniejszą aktywność i większe ryzyko inwestycyjne.

Napięta sytuacja na Białorusi dotknęła również ukraińskich kierowców transportujących towary na Litwę (spośród 55 tys. cudzoziemców pracujących w tym państwie jako kierowcy ponad połowę stanowią Ukraińcy). Litwa zapowiedziała podjęcie rozmów z polskimi władzami w celu ułatwień dla przewoźników omijających Białoruś i przejeżdżających przez Polskę z Ukrainy oraz zadeklarowała usprawnienie pracy placówek dyplomatycznych i konsularnych.

Tranzyt na dotychczasowym poziomie. Jak dotąd, pomimo napięć politycznych między władzami Litwy i Białorusi, zarówno wielkość ładunku, jak i kierunek przepływu towarów utrzymują się na stabilnym poziomie. Firmy specjalizujące się w usługach przeładunkowych i składowych oraz branża transportowa działają na podstawie długoterminowych umów z białoruskimi przedsiębiorstwami państwowymi.

Większość tranzytu z Białorusi na Litwę stanowią nawozy potasowe oraz paliwa i metale. Nawozy potasowe, przeładowywane i reeksportowane przez port w Kłajpedzie, stanowią około jednej trzeciej wszystkich ładunków masowych i są znaczącym źródłem dochodów portu. Cały ładunek z Białorusi do Kłajpedy jest obsługiwany przez litewskie koleje państwowe Lietuvos Geležinkeliai. Sektor transportowy jest ważny dla całej Litwy, gdyż odpowiada za około 14% PKB, a znaczna jego część generowana jest przez port w Kłajpedzie ([zob. „Komentarze IeŚ”, nr 219](#)).

W ostatnich latach źródłem konfliktów litewsko-białoruskich jest budowa elektrowni w Ostrowcu na Białorusi ([zob. „Komentarze IeŚ”, nr 77](#)). Podczas gdy Litwa zarzucała sąsiadowi brak zachowania standardów bezpieczeństwa, żądając zakończenia budowy elektrowni, Białoruś oskarżała sąsiada o upolitycznienie inwestycji. Wysiłki dyplomatyczne Litwy zmierzające do zablokowania projektu zakończyły się niepowodzeniem. W ostateczności państwo nie wykluczało możliwości wycofania się z giełdy energii Nord Pool Spot na korzyść alternatywnej platformy handlowej (m.in. w Polsce), która nie byłaby jednak tak korzystna dla litewskich odbiorców jak obecna. W końcu Litwie udało się zjednoczyć państwa bałtyckie co do odmowy kupna energii elektrycznej w momencie uruchomienia elektrowni (w ocenie prezydenta Litwy Gitanasa Nausėdy import wytwarzanej w Ostrowcu energii elektrycznej można traktować jako wsparcie dla reżimu Łukaszenki) – w tym celu konieczne będą zarówno zmiany prawne, jak i odpowiednie środki techniczne. Przez długi czas Łotwa nie wyrażała na to zgody, kierując się interesami ekonomicznymi; ostatecznie w geście solidarności dołączyła do Litwy i Estonii. Na jej decyzję miała wpływ sytuacja na Białorusi i obawy o bezpieczeństwo przesyłu energii elektrycznej.

Wnioski. Strategiczne znaczenie gospodarcze Litwy, Łotwy i Estonii dla Białorusi związane jest z ich położeniem geograficznym – szczególnie porty bałtyckie stanowią dla tego państwa bramę do rynków europejskich. Zainteresowanie Białorusi wymienionym regionem wynika z potrzeb dywersyfikacji kierunków handlowych (osłabienia uzależnienia energetycznego i gospodarczego od Rosji) oraz z preferencyjnych warunków transportowych, oferowanych zwłaszcza przez Litwę. Niestabilna sytuacja powyborcza może jednak zmienić dotychczasowe połączenia tranzytowe przez państwa bałtyckie, przekierowując dostawy z Białorusi do portów rosyjskich, takich jak Ust-Ługa, Petersburg czy Primorsk.

Zapowiadane przez Łukaszenkę sankcje są kluczowe w odniesieniu do przyszłych relacji handlowych między państwami. Zatrzymanie przepływu towarów z Białorusi byłoby dla Litwy bardzo bolesne. Jednak realizacja gróźb Łukaszenki o przekierowaniu białoruskiego ładunku w celu ominięcia Litwy jest obecnie mało prawdopodobna, a zapowiadane restrykcje mogłyby zaszkodzić przede wszystkim samej Białorusi. Obecnie tranzyt przez Litwę jest dla białoruskich przedsiębiorstw najbardziej korzystny, zarówno ze względu na koszty, jak i dostępną infrastrukturę.

Miejsce Litwy jako najważniejszego partnera handlowego Białorusi spośród państw bałtyckich mogłaby zająć Łotwa. Wcześniej dość skutecznie konkurowała ona z Litwą o białoruski tranzyt i teoretycznie byłaby w stanie przejąć część ładunku na dogodnych dla Białorusi warunkach. Rolę Kłajpedy w przyszłości mogłyby przejąć porty w Windawie i Rydze, jednak wymagałoby to od Białorusi zmian w zarządzaniu całym łańcuchem dostaw. Obecnie zarówno Litwa, jak i Łotwa sprzeciwiają się autorytarnemu reżimowi Łukaszenki ([zob. „Komentarze IeŚ”, nr 247](#)), przez co intensyfikacja współpracy łotewsko-białoruskiej kosztem Litwy wydaje się mało prawdopodobna (ze względów politycznych Łotwa zapowiedziała możliwość wycofania się z organizacji mistrzostw świata w hokeju na lodzie w 2021 r., które ma współorganizować z Białorusią).

Paradoksalnie nowa sytuacja mogłaby stworzyć dodatkową szansę dla rozwoju litewskiego sektora transportowego oraz dla portu w Kłajpedzie. Byłby to impuls do zrewidowania dotychczasowej współpracy opartej na przepływie towarów ze wschodu na zachód oraz zapewnienia większej konkurencyjności litewskiej

gospodarki. Klaipėdos Nafta, odpowiedzialna obecnie za przeładunek ropy naftowej do rafinerii w Nowopołocku oraz wytwarzanych w tym zakładzie paliw kierowanych na eksport, zapowiedziała już dywersyfikację struktury ładunków tak, aby w przyszłości uniknąć uzależnienia od jednego partnera lub jednego rodzaju ładunku. Alternatywą dla ograniczenia towarów z Białorusi mogłaby być intensyfikacja współpracy z Łotwą i Polską. Do tego konieczne są jednak projekty infrastrukturalne, zarówno portowe, jak i kolejowe na Litwie.

Dodatkowe korzyści gospodarcze mogłyby wiązać się z możliwością relokacji białoruskich firm, głównie z branży IT, które z powodu zaostrzających się represji rozważają przeniesienie na Litwę, Łotwę lub do Polski. Państwa te przygotowują również specjalne ułatwienia dla białoruskich przedsiębiorców i specjalistów, zachęcające ich do przybycia, m.in. uproszczone procedury migracyjne, usługi bankowe i przyjazne środowisko podatkowe. W ten sposób wykwalifikowani pracownicy mogliby częściowo wypełnić lukę kadrową na tamtejszych rynkach pracy.